

日本国特許庁
JAPAN PATENT OFFICE

08.09.2004

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

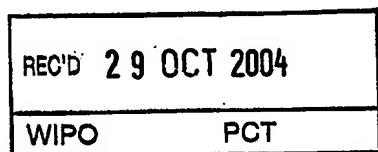
This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出願年月日
Date of Application: 2003年 8月 7日

出願番号
Application Number: 特願 2003-288544

[ST. 10/C]: [JP 2003-288544]

出願人
Applicant(s): 本田技研工業株式会社



PRIORITY DOCUMENT
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH
RULE 17.1(a) OR (b)

2004年10月14日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

小川

洋

【書類名】 特許願
【整理番号】 PCG17648HM
【提出日】 平成15年 8月 7日
【あて先】 特許庁長官殿
【国際特許分類】 F16D 3/22
【発明者】
 【住所又は居所】 栃木県真岡市松山町19 本田技研工業株式会社 栃木製作所内
 【氏名】 五十嵐 正彦
【発明者】
 【住所又は居所】 栃木県真岡市松山町19 本田技研工業株式会社 栃木製作所内
 【氏名】 望月 武志
【特許出願人】
 【識別番号】 000005326
 【氏名又は名称】 本田技研工業株式会社
【代理人】
 【識別番号】 100077665
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 千葉 剛宏
【選任した代理人】
 【識別番号】 100116676
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 宮寺 利幸
【選任した代理人】
 【識別番号】 100077805
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 佐藤 辰彦
【手数料の表示】
 【予納台帳番号】 001834
 【納付金額】 21,000円
【提出物件の目録】
 【物件名】 特許請求の範囲 1
 【物件名】 明細書 1
 【物件名】 図面 1
 【物件名】 要約書 1
 【包括委任状番号】 9711295
 【包括委任状番号】 0206309

【書類名】特許請求の範囲**【請求項1】**

シャフトに形成されたシャフト歯部と、前記シャフトの外周側に配置されたハブのハブ歯部とが係合することにより、前記シャフト及びハブ間で相互にトルク伝達が可能に結合された機構において、

前記シャフト歯部は、歯厚が一定の直線状からなり且つ軸線方向に沿って一定の外径からなる山部と、端部からシャフトシャンク側に向かって径が変化する谷部とを有し、

前記ハブ歯部は、歯厚が一定の直線状からなり且つ端部からシャフトシャンク側に向かって内径が変化する山部と、軸線方向に沿って一定の径からなる谷部とを有することを特徴とするシャフト及びハブの動力伝達機構。

【請求項2】

請求項1記載の機構において、

前記シャフト歯部の谷部の径の変化点と、前記ハブ歯部の山部の内径の変化点とは、それぞれ所定距離だけオフセットした位置に設定されることを特徴とするシャフト及びハブの動力伝達機構。

【請求項3】

請求項2記載の機構において、

前記シャフト歯部の谷部には、ハブ歯部側に向かって膨出する第1段差部が形成され、前記ハブ歯部の山部には、該シャフト歯部側と反対方向に窪んだ第2段差部が形成され、前記第1段差部の起点と前記第2段差部の起点とがそれぞれ所定距離だけオフセットした位置に設定されることを特徴とするシャフト及びハブの動力伝達機構。

【書類名】明細書

【発明の名称】シャフト及びハブの動力伝達機構

【技術分野】

【0001】

本発明は、シャフト及びハブからなる2部材間で回転トルクを円滑に伝達することが可能なシャフト及びハブの動力伝達機構に関する。

【背景技術】

【0002】

自動車等の車両において、エンジンからの駆動力を車軸に伝達するためにシャフトを介して一組の等速ジョイントが用いられている。この等速ジョイントは、アウタ部材とインナ部材との間に配設されたトルク伝達部材を介してアウタ部材・インナ部材間のトルク伝達を行うものであり、シャフトに形成されたシャフト歯部とハブに形成されたハブ歯部とが係合した歯部組立体を有するシャフト及びハブのユニットを含む。

【0003】

ところで、近年、騒音、振動等の動力伝達系のガタに起因して発生する等速ジョイントの円周方向のガタを抑制することが要求されている。従来では、内輪とシャフトとのガタを抑制するために、等速ジョイントの軸セレーションにねじれ角を設けたものがあるが、前記ねじれ角の方向とトルクの負荷方向によって、内輪及びシャフトの強度、寿命にばらつきが生じるおそれがある。

【0004】

また、歯車等の技術分野において、例えば、特許文献1～3に示されるように、その歯面部にクラウニングを設ける技術的思想が開示されている。

【0005】

本出願人は、スプラインが形成されたスプラインシャフトのクラウニングトップの位置を、スプラインシャフトと等速ジョイントとの嵌合部位に回転トルクが付与された際に最小となるように設けることにより、所定部位に応力が集中することを抑制するとともに、装置の全体構成を簡素化することを提案している（特許文献4参照）。

【0006】

【特許文献1】特開平2-62461号公報

【特許文献2】特開平3-69844号公報

【特許文献3】特開平3-32436号公報

【特許文献4】特開2001-287122号公報

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0007】

本発明は、前記の提案に関連してなされたものであり、所定部位に対する応力集中を抑制して、より一層、静的強度及び疲労強度を向上させることが可能なシャフト及びハブの動力伝達機構を提供することを目的とする。

【課題を解決するための手段】

【0008】

前記の目的を達成するために、本発明は、シャフトに形成されたシャフト歯部と、前記シャフトの外周側に配置されたハブのハブ歯部とが係合することにより、前記シャフト及びハブ間で相互にトルク伝達が可能に結合された機構において、

前記シャフト歯部は、歯厚が一定の直線状からなり且つ軸線方向に沿って一定の外径からなる山部と、端部からシャフトシャンク側に向かって径が変化する谷部とを有し、

前記ハブ歯部は、歯厚が一定の直線状からなり且つ端部からシャフトシャンク側に向かって内径が変化する山部と、軸線方向に沿って一定の径からなる谷部とを有することを特徴とする。

【0009】

本発明によれば、シャフト歯部とハブ歯部とが係合した状態においてシャフト及びハブ

間に回転トルクが付与された場合、応力が集中する部位であるシャフト歯部の谷部の径を増大させることにより、軸強度を向上させると共に応力を分散させることができる。

【0010】

この場合、前記シャフト歯部の谷部の径の変化点と、前記ハブ歯部の山部の内径の変化点とを、それぞれ所定距離だけオフセットした位置に設定することにより、前記シャフト歯部側の径及びハブ歯部側の径の変化部分に応力が集中することが緩和される。

【0011】

例えば、シャフト歯部の谷部に、ハブ歯部側に向かって膨出する第1段差部を形成し、前記ハブ歯部の山部に、該シャフト歯部側と反対方向に窪んだ第2段差部を形成し、前記第1段差部の起点と前記第2段差部の起点とをそれぞれ所定距離だけオフセットした位置に設定するとよい。

【0012】

従って、本発明では、シャフト歯部の谷部の径の変化点とハブ歯部の山部の内径の変化点とが所定距離だけオフセットしているため、前記シャフト歯部に付与された応力が一方の変化点と他方の変化点とにそれぞれ分散されることにより応力集中が緩和される。この結果、シャフト歯部とハブ歯部との係合部位に対する静的強度及び疲労強度を向上させることができる。

【発明の効果】

【0013】

本発明によれば、以下の効果が得られる。

【0014】

すなわち、応力が集中する部位であるシャフト歯部の谷部の径を増大させることにより、軸強度を向上させると共に応力を分散させることができる。

【0015】

また、シャフト歯部に付与された応力が一方の変化点と他方の変化点とにそれぞれ分散されることにより、応力の集中を緩和してシャフト歯部とハブ歯部との係合部位に対する静的強度及び疲労強度を向上させることができる。

【発明を実施するための最良の形態】

【0016】

本発明に係るシャフト及びハブの動力伝達機構について好適な実施の形態を挙げ、添付の図面を参照しながら以下詳細に説明する。

【0017】

図1は、本発明の実施の形態に係る動力伝達機構が適用されたシャフト及びハブのユニット10を示す。このユニット10は、等速ジョイントの一部を構成するものであり、シャフト12は、駆動力伝達軸として機能し、ハブ14は、図示しないアウタ部材の開口部内に収納され図示しないボールが係合する案内溝15を有するインナリングとして機能するものである。

【0018】

このユニット10におけるシャフト12の一端部及び他端部には、それぞれ、ハブ14の軸孔16に嵌合する嵌合部18が形成される。ただし、図1では、シャフト12の一方の端部のみを示し、他方の端部は図示を省略している。前記嵌合部18は、シャフト12の軸線に沿って所定の歯長からなり、周方向に沿って形成された複数のスプライン歯20を有するシャフト歯部22を備える。前記シャフト歯部22は、凸状の山部22aと凹状の谷部22bとが周方向に沿って交互に連続して構成される。前記シャフト歯部22の山部22aは、図2に示されるように、略同一の歯厚からなり、シャフト12(図1参照)の軸線と略平行となるように形成されている。

【0019】

前記シャフト12の中心側の前記シャフト歯部22に近接する部位には、シャフトシャンク24が設けられ、また、シャフト12の端部側には、前記ハブ14の抜け止め機能を有する図示しない止め輪が環状溝(図示せず)を介して装着される。

【0020】

前記ハブ14の軸孔16の内周面には、前記シャフト12の嵌合部18に嵌合する複数の直線状のスプライン歯26を有するハブ歯部28が形成される。前記ハブ歯部28は、凸状の山部28aと凹状の谷部28bとが周方向に沿って交互に連続して構成され、前記ハブ歯部28の山部28aは、図2に示されるように、略同一の歯厚からなり、シャフト12(図1参照)の軸線と略平行となるように形成されている。

【0021】

図3は、シャフト歯部22の谷部22bとハブ歯部28の山部28aとが係合した状態におけるシャフト12の軸線方向に沿った一部拡大縦断面図である。図3中において、P0は、シャフト歯部22の軸線方向に沿った中央点に対応する位置を示す。

【0022】

シャフト歯部22における谷部22b(谷部径 ϕ 1)のシャフト歯部22の中央点P0からシャフトシャンク24側に向かって水平方向に所定距離L1だけ移動した点P1を設定し、前記点P1からその谷部22bをハブ歯部28側に向かって膨出させ、谷部径 ϕ 1から谷部径 ϕ 2に変化させた第1段差部30を形成し、さらに、所定距離L2だけ谷部径 ϕ 2を延在させてシャフトシャンク24に連続させて形成する。

【0023】

この場合、シャフト歯部22側の前記第1段差部30は、例えば、傾斜面または所定の曲率半径からなる円弧状の曲面または複合面等によって形成するとよい。また、シャフト歯部22の山部22aの外径は、一定で変化しないものとする。

【0024】

ハブ歯部28の山部28a側では、前記シャフト歯部22の点P1からシャフトシャンク24と反対側に水平方向に沿った距離L4だけオフセットした位置に点P2を設定し、前記点P2からハブ歯部28の山部28aの山部径 ϕ 3を山部径 ϕ 4に変化させた第2段差部32を形成し、さらに、所定距離L3だけ山部径 ϕ 4を延在させて形成する。

【0025】

この場合、ハブ歯部28側の前記第2段差部32は、例えば、傾斜面または所定の曲率半径からなる円弧状の曲面または複合面等によって形成し、前記第1段差部30の形状と異なる形状であってもよい。前記第2段差部32の傾斜角度は、第1段差部30の傾斜角度に対応して任意に設定される。なお、ハブ歯部28側の形状は、前記第2段差部32に対応した形状に限定されるものではなく、例えば、所定の曲率半径を有するR形状、テーパ形状等を含む形状であってもよい。また、ハブ歯部28の谷部28bの内径は、一定で変化しないものとする。

【0026】

前記谷部径 ϕ 1、 ϕ 2は、それぞれ、シャフト12の軸心からシャフト歯部22の谷部22bの底面までの離間距離を示したものであり、前記山部径 ϕ 3、 ϕ 4は、それぞれ、シャフト12の軸心からハブ歯部28の山部28aの歯先までの離間距離を示したものである。

【0027】

なお、シャフト歯部22側の所定距離L2は、所定距離L1より大きく設定され(L1 < L2)、しかも、シャフト歯部22側のL2とハブ歯部28側の所定距離L3とは、それぞれ略等しく設定されるものとする(L2 ≈ L3)。

【0028】

図3から諒解されるように、シャフト歯部22の第1段差部30の立ち上がりの起点(変化点)となる点P1と、ハブ歯部28の第2段差部32の立ち上がりの起点(変化点)となる点P2とが離間距離(所定距離)L4だけ略水平方向にオフセットした位置に設定されている。

【0029】

従って、シャフト歯部22とハブ歯部28とが係合したシャフト12及びハブ14のユニット10に対して回転トルクが付与された場合、シャフト歯部22側の点P1とハブ歯

部28側の点P2とが所定距離L4だけオフセットしているため、前記ユニット10に付与された応力が前記点P1と点P2とにそれぞれ分散されることにより応力集中を緩和することができる。その結果、シャフト歯部22とハブ歯部28との係合部位に対する静的強度及び疲労強度を向上させることができる。

【0030】

さらに、図4に示されるように、点P1、点P3、点P4を結んだ直角三角形の断面積を増大させ、点P1と点P4を結ぶ線分P14（基線）と、点P1と点P3を結ぶ線分P13とがなす角度θ、すなわち、第1段差部30の傾斜角度θを緩やかに設定することにより、前記第1段差部30に形成されたテーパ部34によって応力集中が一層好適に緩和される。

【0031】

ここで、シャフト歯部22及びハブ歯部28にそれぞれ第1段差部30及び第2段差部32が形成されていない比較例に係る応力値の特性曲線Aと、図4に示されるように、所定距離L4だけオフセットした点P1及びP2を有するとともに、第1段差部30の傾斜角度θを大きく設定したときの応力値の特性曲線Bを、それぞれ図5に示す。特性曲線Aと特性曲線Bとを比較すると、図4に示す構造からなる特性曲線Bでは、応力値のピークが減少して応力集中が緩和されていることが諒解される。

【0032】

また、図6は、前記第1段差部30の傾斜角度θを、前記特性曲線Bと比較して緩やかに設定した際ににおける応力値の特性曲線Cを示したものであり、前記傾斜角度θを緩やかに設定してテーパ部34を大きく形成することにより、前記テーパ部34によって応力集中が一層好適に緩和されることが諒解される（図5に示す特性曲線Bのテーパ部34と図6に示す特性曲線Cのテーパ部34とを比較参照）。

【0033】

次に、シャフト歯部22側の点P1とハブ歯部28側の点P2とが所定距離だけオフセットした状態における応力値の特性曲線（実線）Mと、前記点P1と点P2とがオフセットしていない状態、すなわち水平方向に沿った離間距離が零の状態における応力値の特性曲線（破線）Nとを図10に示す。

【0034】

この場合、特性曲線M及び特性曲線Nのオフセットの有無部分（図10中のQ部分参照）を比較すると、オフセットしていない特性曲線Nに対してシャフト歯部22側の起点P1（図3及び図4参照）とハブ歯部28側の起点P2（図3及び図4参照）とがオフセットした特性曲線Mが緩やかな曲線となっており、オフセットさせることにより径の変化部分における応力の集中が緩和されている。

【0035】

次に、回転トルクが付与されていない無負荷状態から、回転トルクが付与されて直線形状を有するシャフト歯部22の山部22aと直線形状を有するハブ歯部28の山部28aとが噛合した状態を図2に示す。なお、回転トルクによる荷重入力方向は、シャフト歯部22の軸線と直交する矢印Y方向に設定した。

【0036】

この場合、応力値と測定位置（図2の矢印X参照）との関係を表した図7に示されるように、入力される荷重の度合いを例えれば、低荷重（破線）、中荷重（一点鎖線）、高荷重（実線）の3段階とすると、前記段階に対応した低荷重特性曲線、中荷重特性曲線、高荷重特性曲線より応力のピークポイントが、それぞれ点a、点b、点cのように略同一の測定位置Dとなることがわかる。

【0037】

図8及び図9は、シャフト12とハブ14とを組み付けた際のシャフト歯部22の谷部22bとハブ歯部28の山部28aとの接触状態を示す縦断面図である。なお、図8及び図9中における $\phi d_1 \sim \phi d_3$ は、それぞれシャフト12の軸芯からの離間距離を示す。

【0038】

シャフト歯部22を直線状とするとともに、ハブ歯部28を直線状とすることにより、前記シャフト歯部22の側面とハブ歯部28の側面とが、常に面接触した状態となる（図2、図8及び図9参照）。

【0039】

また、図8と図9とを比較して諒解されるように、シャフト歯部22及びハブ歯部28のシャフトシャンク24に近接する部位に第1段差部30（図3参照）及び第2段差部32（図3参照）をそれぞれ形成することにより、応力が集中する領域のシャフト歯部22の径 ϕd_2 及び ϕd_3 を α だけ増大させることができる。

【0040】

従って、応力が集中する領域のシャフト歯部22の径 ϕd_2 及び ϕd_3 を α だけ増大させることにより、前記シャフト歯部22の谷部22bの歯底Rの曲率を大きく設定することが可能となり（図9中、R'）、応力を分散させることができる。また、シャフトシャンク24に近接する部位の径を他の部位と比較して増大させることにより、全体応力（主応力）を低減させることができる。

【0041】

次に、シャフト歯部22のスプライン歯26の製造方法について説明する。

【0042】

図11に示されるように、超硬材料によって略直線状に形成された上下一組の転造ラック40a、40bの間に棒状の被加工物42を挿入し、相互に対向する一組の転造ラック40a、40bによって被加工物42を押圧した状態において、図示しないアクチュエータの駆動作用下に前記一組の転造ラック40a、40bを相互に反対方向（矢印方向）に変位させることにより、被加工物42の外周面に対してスプライン加工が施される。

【0043】

本実施の形態では、転造成形を用いることにより、シャフト歯部22のスプライン歯26を簡便に成形することができる。また、転造成形を用いた場合、圧造（鍛造）成形と比較して、成形サイクルが速く、前記転造ラック40a、40b等の成形歯具の耐久性を向上させることができる。さらに、転造成形では、転造ラック40a、40b等の成形歯具を再研磨して再利用することが可能である。従って、転造成形を用いた場合、圧造（鍛造）成形と比較して、寿命、成形サイクル、再利用等の点からコスト的に有利である。ただし、転造の場合は歯先へ向かっての肉流れによって成形されるため、歯先の断面形状は必ずしも均等でない場合がある。

【0044】

以上のように、本実施の形態では、シャフト12における第1段差部30の立ち上がりの起点となる点P1と、ハブ14における第2段差部32の立ち上がりの起点となる点P2とを所定間隔L4だけ略水平方向にオフセットさせて設定している。

【0045】

そのため、シャフト歯部22とハブ歯部28とが係合したシャフト12及びハブ14のユニット10に対して回転トルクが付与された場合、前記ユニット10に付与された応力が、前記点P1と点P2とにそれぞれ分散されるため応力集中を緩和することができる。その結果、シャフト歯部22とハブ歯部28との係合部位に対する静的強度及び疲労強度を向上させることができる。

【0046】

また、シャフト歯部22における第1段差部30の点P1を起点とした傾斜角度 θ を緩やかに設定することにより、前記第1段差部30に形成されたテーパ部34によって応力集中が一層好適に緩和される。

【0047】

さらに、シャフト12を駆動力伝達軸とするとともに、ハブ14を等速ジョイントにおけるアウタ部材の内部に収納されるインナ部材とすることにより、前記駆動力伝達軸から回転トルクが前記ハブ14へと伝達された際、前記シャフト12及びハブ14との係合部位に対する応力集中を好適に緩和して、前記駆動力を等速ジョイントにおけるアウタ部材

へと確実に伝達することができる。

【図面の簡単な説明】

【0048】

【図1】本発明の実施の形態に係る動力伝達機構が適用されたシャフト及びハブのユニットの一部切欠斜視図を示す。

【図2】シャフト歯部とハブ歯部とが係合した状態における拡大横断面図である。

【図3】図1のシャフト歯部の谷部とハブ歯部の山部とが係合した状態におけるシャフトの軸線方向に沿った一部拡大縦断面図である。

【図4】図3のシャフトにおける第1段差部の傾斜角度 θ を緩やかに形成した場合における一部拡大縦断面図である。

【図5】シャフト歯部及びハブ歯部に第1段差部及び第2段差部が形成されていない場合と、第1段差部及び第2段差部が形成された場合におけるシャフトに発生する応力値とその応力値を測定した位置との関係を示す特性曲線図である。

【図6】第1段差部の傾斜角度 θ をさらに緩やかにした状態におけるシャフトに発生する応力値とその応力値を測定した位置との関係を示す特性曲線図である。

【図7】回転トルクが付与されたときの入力荷重に応じてシャフトに発生する応力値とその応力値を測定した位置との関係を示す特性曲線図である。

【図8】図3のVIII-VIII線に沿った拡大縦断面図である。

【図9】図3のIX-IX線に沿った拡大縦断面図である。

【図10】シャフト歯部の径の変化点及びハブ歯部の径の変化点がオフセットした状態とオフセットしていない状態におけるシャフトに発生する応力値とその応力値を測定した位置との関係を示す特性曲線図である。

【図11】シャフト歯部のスライス歯を転造ラックによって転造成形する状態を示す一部省略斜視図である。

【符号の説明】

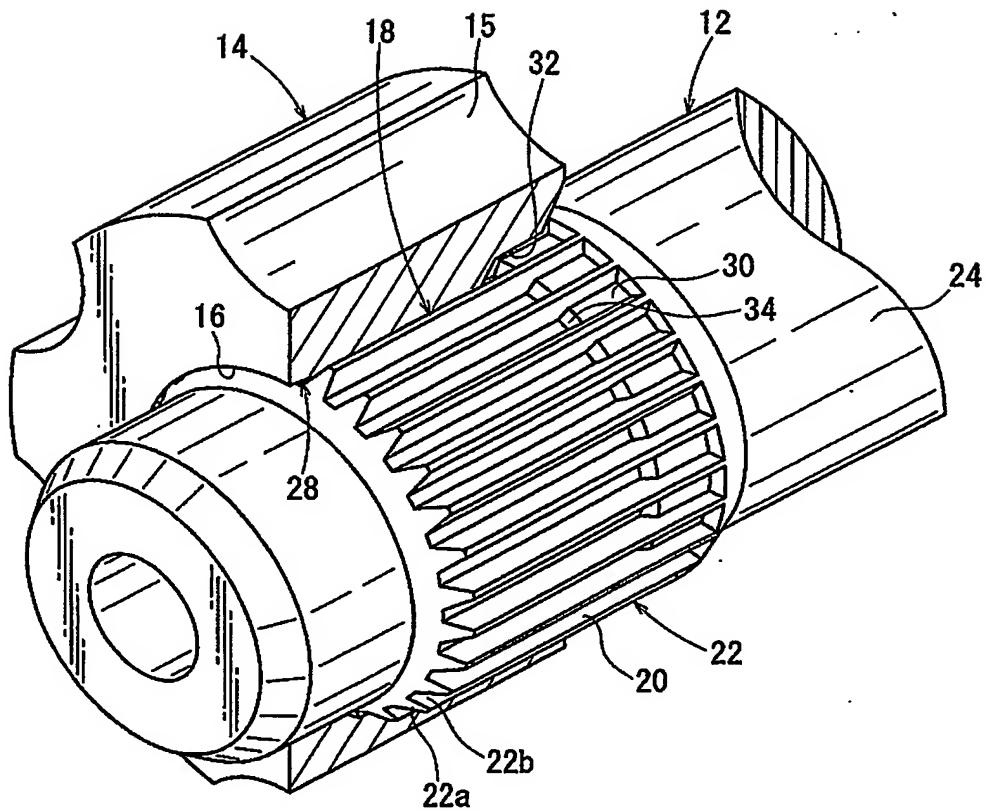
【0049】

10…ユニット	12…シャフト
14…ハブ	16…軸孔
18…嵌合部	20、26…スライス歯
22…シャフト歯部	22a、28a…山部
22b、28b…谷部	24…シャフトシャンク
28…ハブ歯部	30…第1段差部
32…第2段差部	34…テーパ部

【書類名】図面
【図1】

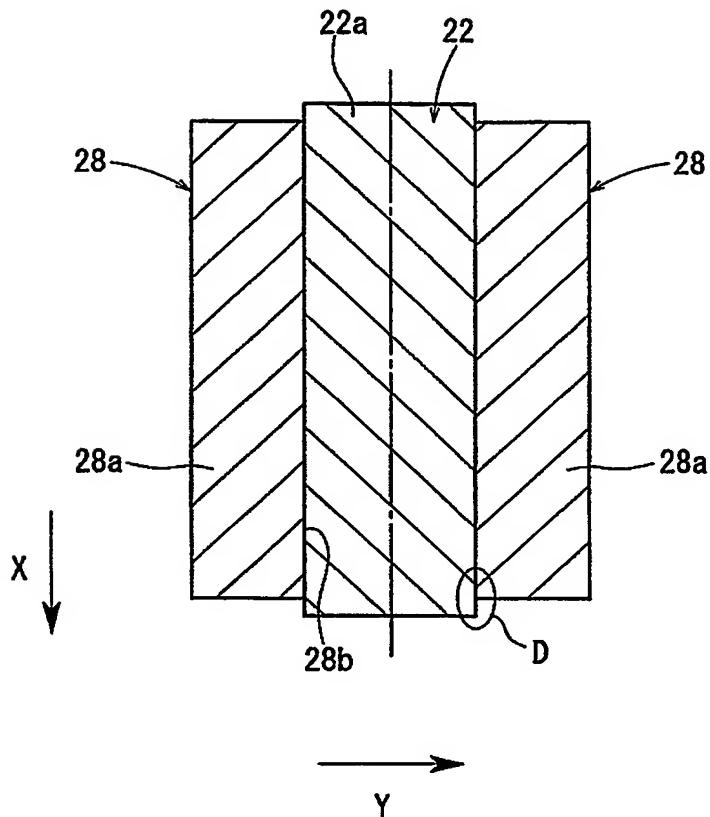
FIG. 1

10



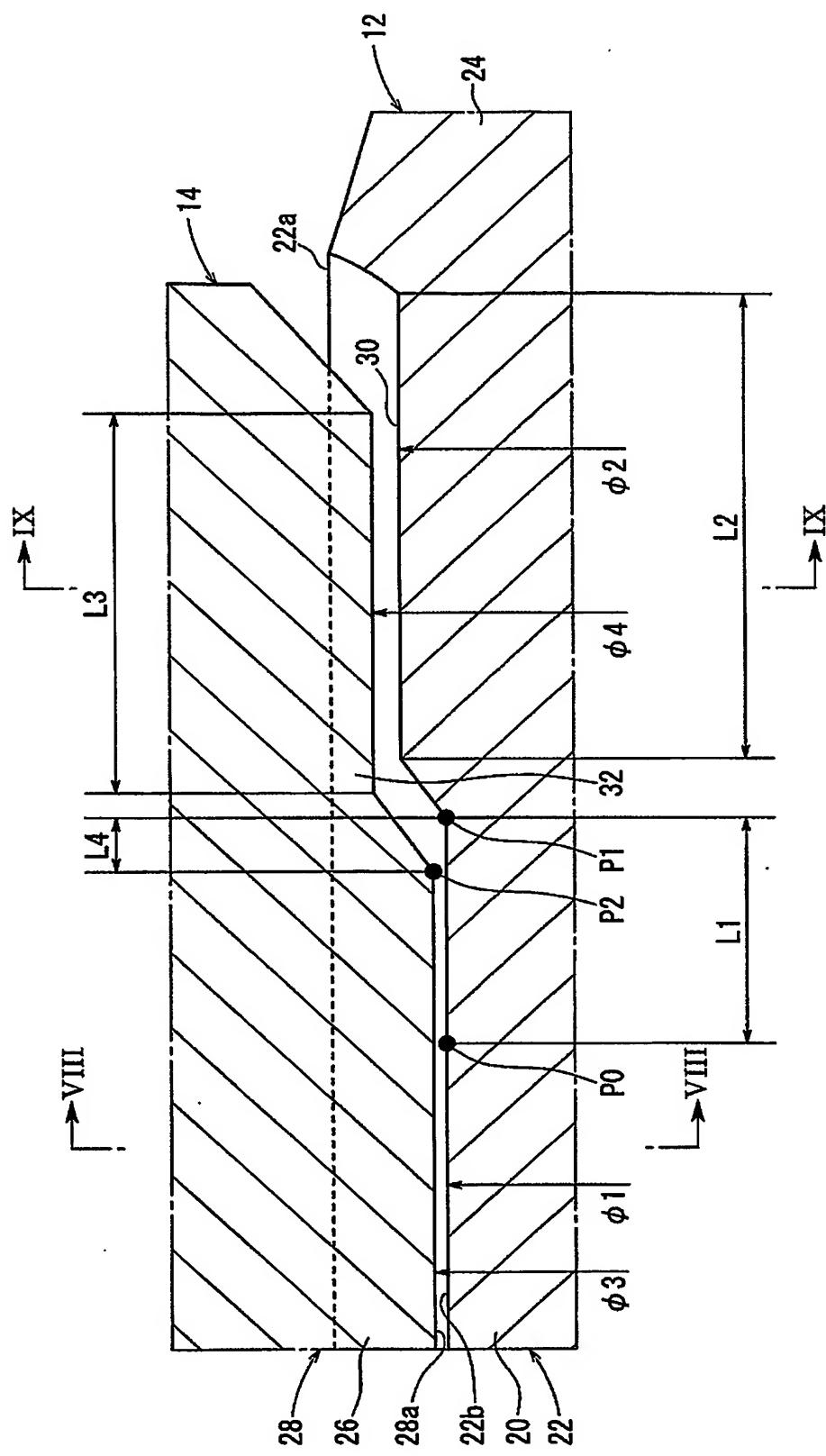
【図 2】

FIG. 2



【図 3】

FIG. 3



【図4】

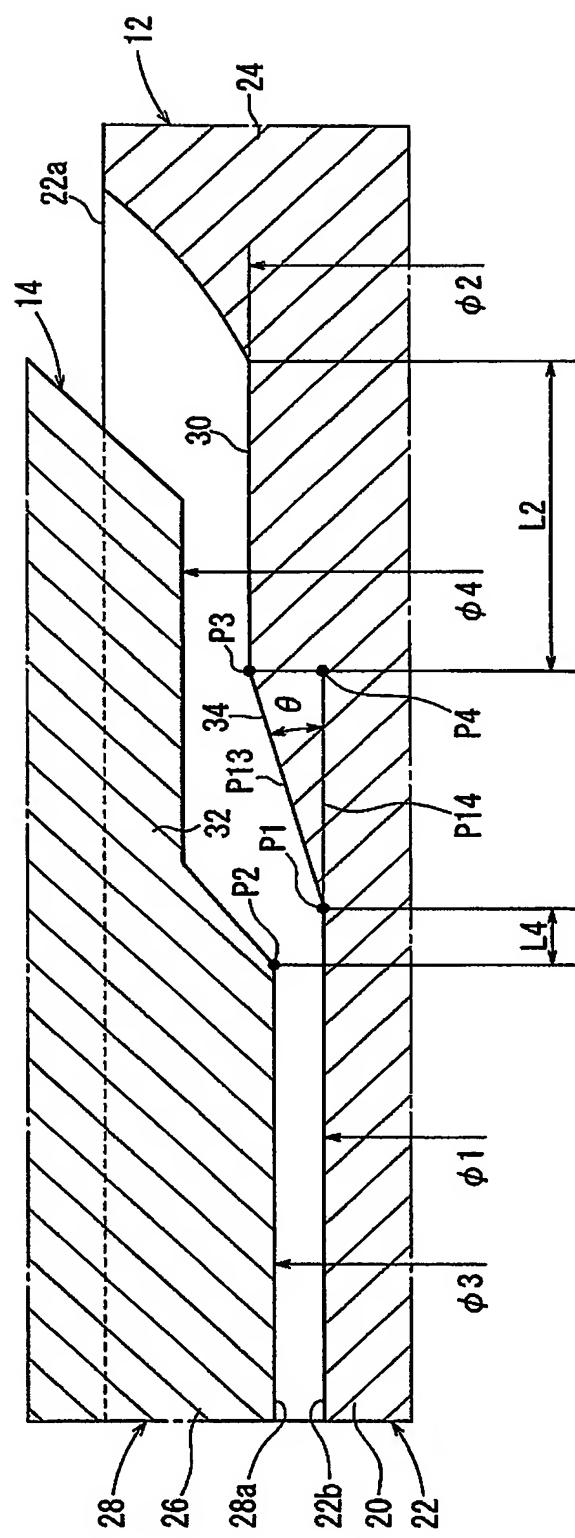
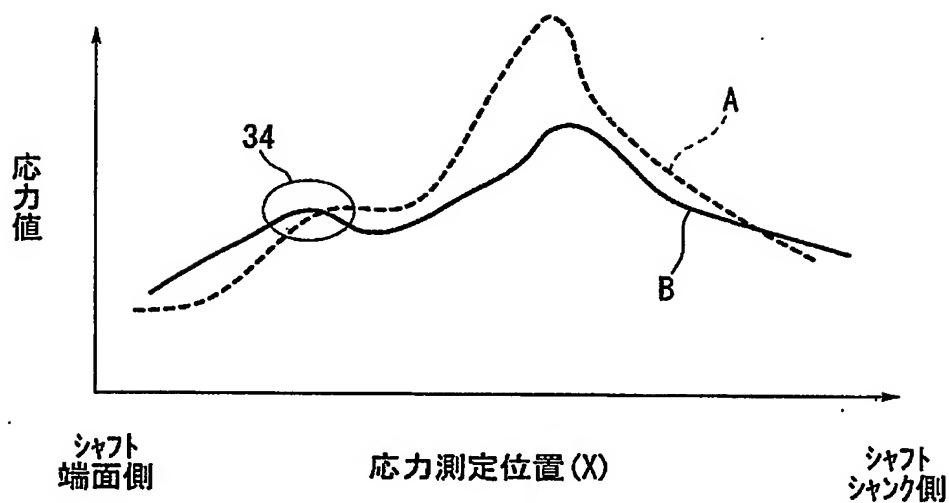


FIG. 4

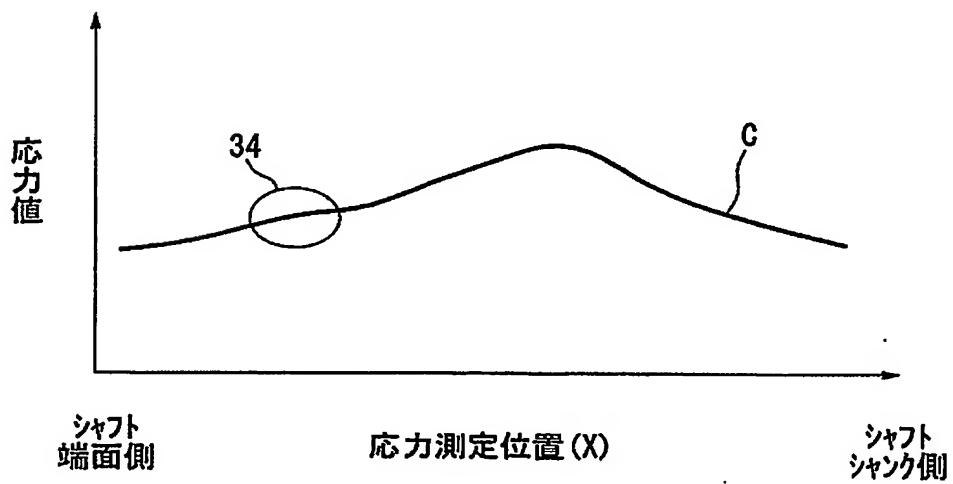
【図5】

FIG. 5



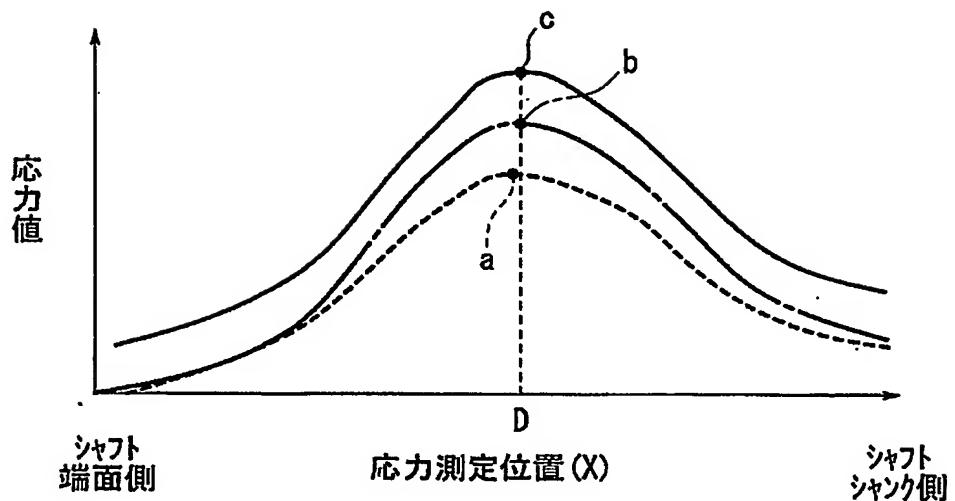
【図6】

FIG. 6



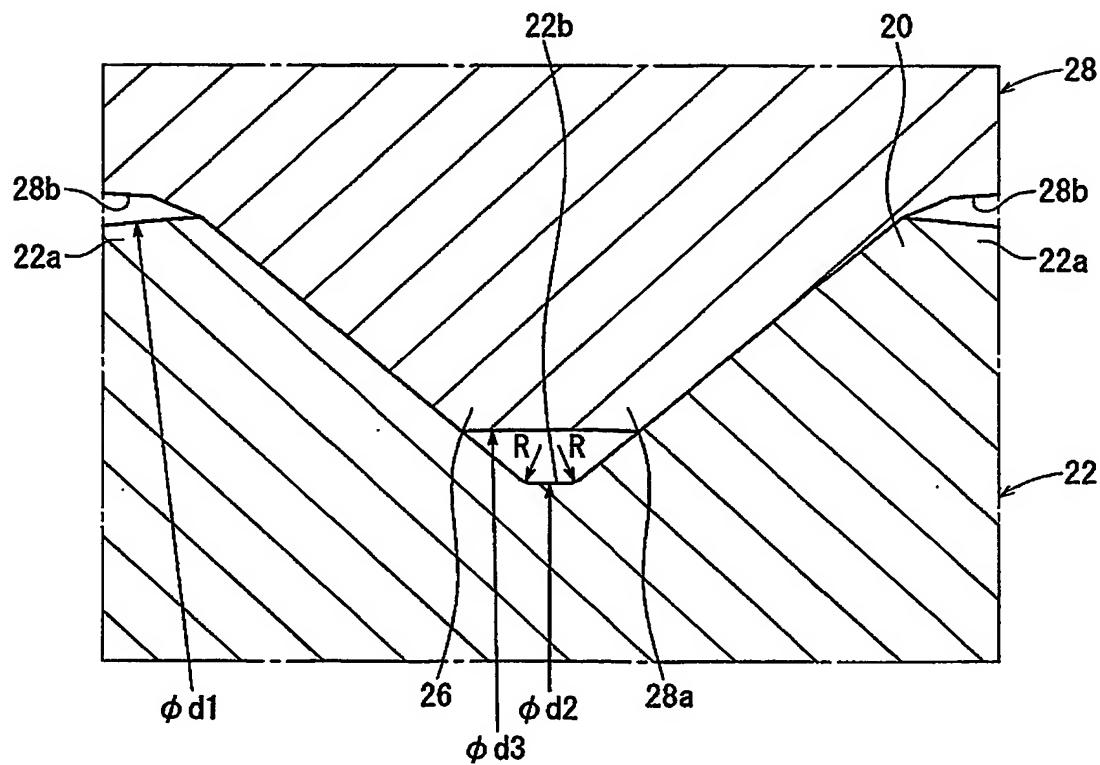
【図7】

FIG. 7



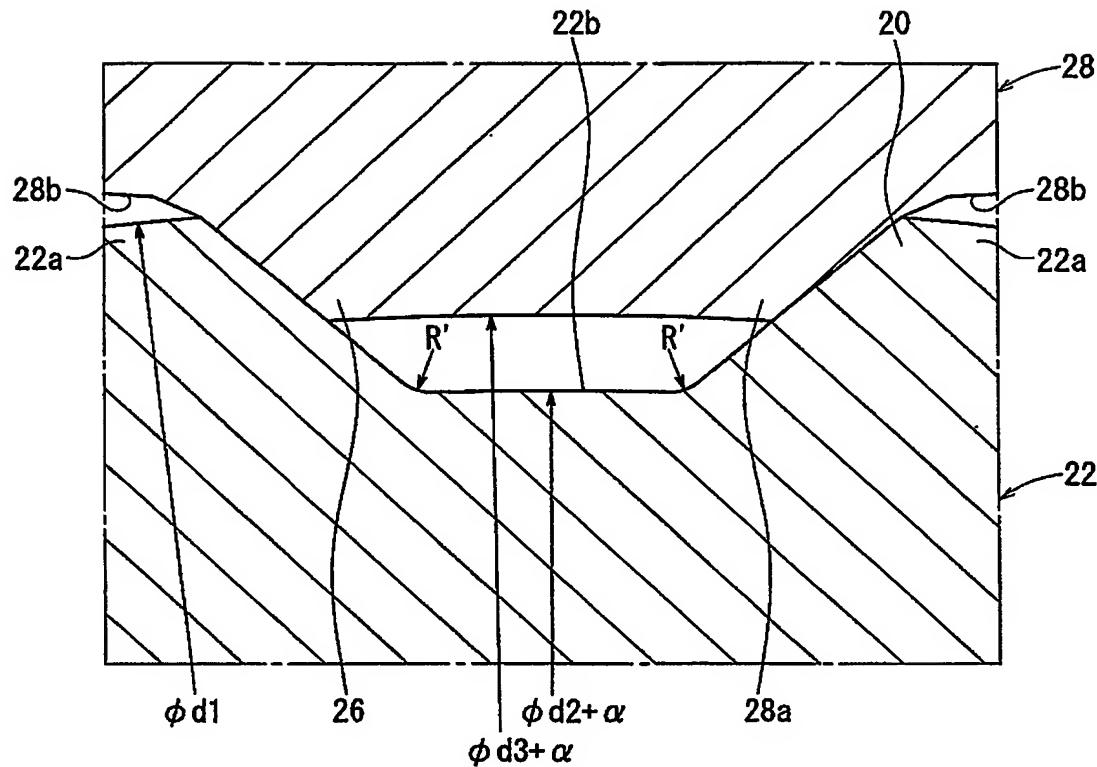
【図8】

FIG. 8



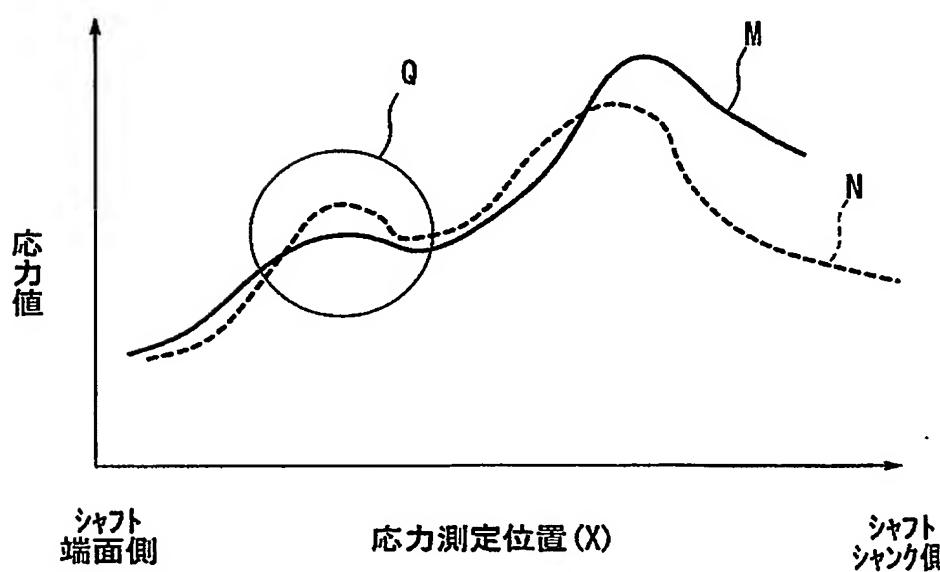
【図 9】

FIG. 9



【図 10】

FIG. 10

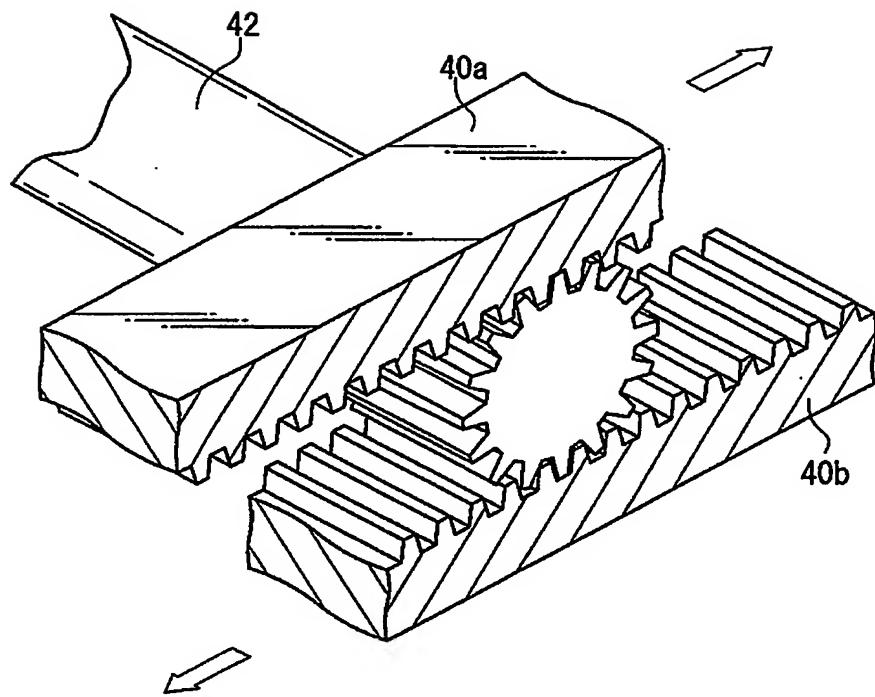
シャフト
端面側

応力測定位置 (X)

シャフト
シャンク側

【図11】

FIG. 11



【書類名】要約書

【要約】

【課題】シャフトの所定部位に対する応力集中を抑制して、より一層、静的強度及び疲労強度を向上させる。

【解決手段】シャフト12の端部に、複数の直線状のスライン歯20を有するシャフト歯部22が形成され、ハブ14の軸孔16の内周面には、前記シャフト12の端部に嵌合する複数の直線状のスライン歯26を有するハブ歯部28が形成される。そして、シャフト歯部22の中央点P0からシャフトシャンク24側に向かって水平方向に移動した点P1に対して、シャフト歯部22をハブ歯部28側に向かって膨出させた第1段差部30を形成し、ハブ歯部28の山部28a側では、前記点P1からシャフトシャンク24と反対側に水平方向に沿ってオフセットした位置に点P2を設定し、前記点P2から半径外方向に拡径した第2段差部32を形成する。

【選択図】図3

特願 2003-288544

出願人履歴情報

識別番号 [000005326]

1. 変更年月日 1990年 9月 6日

[変更理由] 新規登録

住所 東京都港区南青山二丁目1番1号
氏名 本田技研工業株式会社